EL MITO

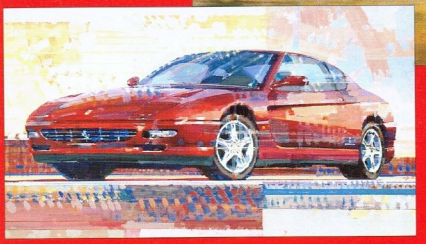
36

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Villoresi: una vida para las carreras

Fórmula Cart: cómo terminó la aventura americana



Pintura: Dexter Brown

365 GT/4: una 2+2 de 45 mil dólares

9 789504 900306 10036 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 36

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara

Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balgorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en abril de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA

Fórmula Cart, el Cavallino piensa en Indy

1987: motor de ocho cilindros sobrealimentado de 710 caballos, chasis firmado por Gustav Brunner. Objetivo: ganar Indianápolis. Pero el auto no corrió nunca. Lo manejaron, sólo en prueba, Michele Alboreto y Bobby Rahal.

Michele Alboreto, en Fiorano, prueba una monoplaza experimental Fórmula Cart.

En setiembre de 1986, en Fiorano, la Ferrari presentó a la prensa un inédito motor ocho cilindros sobrealimentado por un turbocompresor, realizado en función de los reglamentos de la Cart. Esta última es la asociación de constructores estadounidenses, que organiza el campeonato reservado a monoplazas de tipo Indianápolis. La Cart estaba asociada a la USAC, la federación estadounidense, en la organización de las 500 Millas de Indianápolis, la carrera más famosa de los Estados Unidos, objetivo potencial de la Ferrari en esos años.

LA PRESENTACION OFICIAL SE REALIZO EN FIORANO

A la presentación del motor le siguió la realización del vehículo. En marzo de 1987, otra vez en Fiorano, los periodistas especializados tuvieron la oportunidad de admirar la monoplaza equipada con el motor que habían visto en el verano anterior, y teóricamente destinada a las carreras americanas. El auto fue bautizado por la Ferrari con el nombre de Fórmula Cart, aunque no en forma

Una imagen frontal de la Ferrari Fórmula Cart.

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, cilindrada 2648 cm³
Distribución:	4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli; un turbocompresor IHI
Potencia:	710 caballos a 11500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis en nido de abeja de material compuesto con fibras de carbono y Kevlar
Tracción:	trasera, caja transversal de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. ruedas independientes con cuadriláteros deformables y tirantes, tras. ruedas independientes con cuadriláteros deformables y tirantes.
Neumáticos:	de 15 pulgadas, Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Peso:	703 kilos (peso mínimo para las Fórmula Cart de entonces)
Unidades producidas:	1

oficial. También, para no distraer demasiado las fuerzas del grupo de trabajo que se ocupaba de la Fórmula 1, en el diseño del chasis trabajó un número limitado de técnicos, no más de tres o cuatro, dirigidos por Gustav Brunner.

PROYECTO FIRMADO POR BRUNNER, PADRE DE LA F1 1987

Brunner es el técnico austríaco que había recibido la responsabilidad de dirigir el proyecto de la F1 87, el auto de Gran Premio preparado para la temporada 1987.
La Ferrari no comunicó muchos datos de esta Fórmula Cart. Por ejemplo, se sabe la cilindrada del motor pero no son conocidas las medidas de diámetro y carrera del mismo. Tampoco fueron informadas las dimensiones externas de la monoplaza. Enzo Ferrari quiso un proyecto que, en un primer momento, pareció abrir un camino alternativo a la actividad en Fórmula 1. La monoplaza de Fórmula Cart fue, entre otras cosas, el último auto que Ferrari pudo supervisar personalmente, casi un año y medio antes de su desaparición. Como demostraron los hechos, la realización de la Fórmula Cart le sirvió a Ferrari para ejercer presión política en una fase delicada de las negociaciones con la FIA, la Federación Automovilística Internacional, y con la Asociación de Constructores. No fue casual que, en el mismo momento de la presentación del auto, fuese descartada cualquier clase de participación directa de la Casa tanto en el Campeonato Cart co-

Con respecto a la Ferrari Fórmula 1 de la misma época, la trompa de la Fórmula Cart tiene un estudio aerodinámico más elaborado.

PARA PRESIONAR SOBRE EL NUEVO PACTO DE CONCORDIA

La Ferrari Fórmula Cart nació en un momento muy delicado, en medio de las negociaciones entre la FIA y la FOCA para establecer un nuevo equilibrio económico en la F1. La opinión general, confirmada posteriormente por algunos colaboradores de la Casa de Maranello, es que el motor ocho cilindros y el vehículo habían sido realizados por la Ferrari para insinuar la posibilidad de un retiro del equipo de Maranello de la Fórmula 1. Considerando que el abandono de la Ferrari habría sido desastroso para los constructores ingleses, parece claro que con la velada amenaza de una participación en el Campeonato Cart la Ferrari pudo obtener algún beneficio extra en el nuevo "Pacto de la Concordia". Este acuerdo fue oficialmente firmado en Maranello en marzo de 1987, con nuevas reglas para la distribución de los ingresos (incluidos los beneficios de los derechos de televisión) entre los constructores y la FIA.

Nótese la tapa lateral de los tanques de combustible.

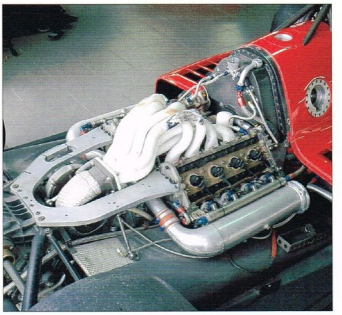
mo en las 500 Millas de Indianápolis de 1987. Estéticamente, la Fórmula Cart recuerda mucho a la F1 87, la monoplaza de Fórmula 1 del mismo año. Las indicaciones del túnel de viento fueron utilizadas también en la monoplaza más grande que, teóricamente, estaba destinada a las competiciones estadounidenses. El chasis fue realizado con la misma técnica constructiva de la F1, con la utilización de materiales compuestos como la fibra de carbono y el Kevlar. Los pontones, bajos y anchos, son un indicio claro de la búsqueda del indispensable "efecto suelo". En sus interiores, los radiadores están ubicados horizontalmente, y no verticalmente, en posición transversal, como en la F1 87. La salida del aire está garantizada por parrillas situadas en la parte superior de los pontones.

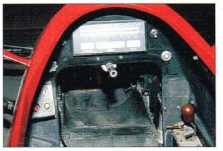
LAS DIFERENCIAS CON RESPECTO A LA FERRARI F1

Detrás del piloto se nota la presencia de una boca de tipo aeronáutico, necesaria para las operaciones de abastecimiento. La trompa resulta parecida a la F1 87, mientras que el carenado del habitáculo parece más vertical en la zona delantera. También el esquema de las suspensiones no se diferencia mucho del que se adoptaba en la monoplaza de F1, con tirantes tipo "pull rod" delanteros y traseros. Visto el tipo de vehículo, no podía faltar el sistema de levantamiento hidráulico, con tres criques capaces de levantar la Fórmula Cart durante las paradas en boxes para las operaciones de abastecimiento y cambio de cubiertas.

Estas últimas fueron provistas por Goodyear, que se ocupaba de equipar la Ferrari de Fórmula 1. Las cubiertas fueron montadas sobre llantas con diseño de estrella, realizadas por la empresa italiana Speedline.

El motor, que nació antes que el vehículo, había sido diseñado por Angelo Marchetti con la colaboración, en calidad de consultor, de Franco Rocchi, famoso por haber supervisado la realización y el desarrollo de los 12 cilindros boxer de la serie 312 T. Con una cilindrada de 2648 centímetros cúbicos, el ocho cilindros en V de la Fórmula Cart tenía un aspecto macizo, con los escapes ubicados entre las dos bancadas, inclinadas entre sí con un ángulo de 90 grados.





Algunos detalles de la Ferrari Fórmula Cart: el motor, arriba; el habitáculo y la suspensión delantera, a la derecha.

LA POTENCIA MAXIMA ES DE 710 CABALLOS

La sobrealimentación está garantizada por un solo turbocompresor, ya que el reglamento estadounidense prohíbe el uso de más de una turbina. Es de la casa japonesa IHI, tradicional proveedor de Honda. Los reglamentos obligaban también a limitaciones con respecto al sistema de enfriamiento, con la prohibición de utilizar los cambiadores de calor en lugar de los tradicionales radiadores. La distribución era de cuatro válvulas por cilindro. La potencia máxima garantizada por el motor de ocho cilindros era de 710 caballos a 11.500 vueltas por minuto.

SOLO VUELTAS DE PRUEBA EN FIORANO

La Ferrari de Fórmula Cart apareció justo cuando se estaba firmando el nuevo acuerdo económico entre los constructores y la Federación. Ya que el proyecto y la realización de la monoplaza habían terminado, el vehículo fue presentado a la prensa, sin precisar los términos de su eventual uso en competencia. La Ferrari Fórmula Cart, posteriormente, fue utilizada en prueba en Fiorano, por Michele Alboreto y por Bobby Rahal, piloto estadounidense capaz de confrontar el vehículo con los que estaba acostumbrado a manejar en Norteamérica. La vida de este auto terminó luego de esas sesiones de prueba, y todos se olvidaron rápidamente de él, como es normal en el mundo de las carreras. El abandono de todo desarrollo posterior de la Fórmula Cart frustró la posibilidad de volver a ver una Ferrari en las 500 Millas de Indianápolis, luego de la experiencia de Ascari en 1952.

1975, el triunfo con Lauda

El Cavallino domina, gracias a un auto muy competitivo y al momento de gracia del piloto austríaco. Conquista también el Mundial de Constructores.

En la historia de la Ferrari, 1975 es recordado como un año triunfal. Al volante de la 312 T, Niki Lauda dominó el Campeonato del Mundo y la Ferrari fue primera también en la tabla reservada a los constructores. Emerson Fittipaldi fue segundo detrás de Lauda, que ganó cinco veces sobre un total de 14 GP disputados.
Fittipaldi llegó primero en el GP de apertura en Buenos Aires, precediendo a Hunt y Reutemann. Regazzoni y Lauda, que utilizaron las 312 B3 del año anterior, fueron cuarto y sexto, respectivamente, con Depailler quinto. En Interlagos, en Brasil, ganó Pace, luego de un largo dominio de Jarier. Segundo fue Fittipaldi delante de Mass, de las Ferrari de Regazzoni y Lauda, y de Hunt. En el GP de Sudáfrica, en Kyalami, prevaleció Scheckter, quien precedió a Reutemann, Depailler y Pace. Lauda, que llevó al debut a la 312 T, fue quinto delante de Mass.

1975: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Argentina, *12 de enero*	*4° Regazzoni, 6° Lauda*
GP de Brasil, *26 de enero*	*4° Regazzoni, 5° Lauda*
GP de Sudáfrica, *1° de marzo*	*5° Lauda*
GP de Mónaco, *11 de mayo*	*1° Lauda*
GP de Bélgica, *25 de mayo*	*1° Lauda, 5° Regazzoni*
GP de Suecia, *8 de junio*	*1° Lauda, 3° Regazzoni*
GP de Holanda, *22 de junio*	*2° Lauda, 3° Regazzoni*
GP de Francia, *6 de julio*	*1° Lauda*
GP de Alemania, *3 de agosto*	*3° Lauda*
GP de Italia, *7 de septiembre*	*1° Regazzoni, 3° Lauda*
GP de EE. UU., *5 de octubre*	*1° Lauda*

Clay Regazzoni en el GP de Bélgica de 1975.

EN EL GP DE ESPAÑA LAS FERRARI FUERA DE CARRERA

El GP de España tuvo un desarrollo dramático, con ambas Ferrari eliminadas en la largada. La carrera fue interrumpida, y entregó sólo la mitad del

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Lauda	Ferrari	64,5	5 (MC, B, S, F, EE.UU.)
Fittipaldi	McLaren-Ford	45	2 (RA, GB)
Reutemann	Brabham-Ford	37	1 (I)
Hunt	Hesketh-Ford	33	1 (H)
Regazzoni	Ferrari	25	1 (A)
Pace	Brabham-Ford	24	1 (BR)
Mass	McLaren-Ford	20	1 (E)
Scheckter	Tyrrell-Ford	20	1 (SA)
Depailler	Tyrrell-Ford	12	
Pryce	Shadow-Ford	8	
Brambilla	March-Ford	6,5	1 (AU)
Laffite	Iso Williams-Ford	6	
Peterson	Lotus-Ford	6	
Andretti	Parnelli-Ford	5	
Donohue	Penske y March-Ford	4	
Ickx	Lotus-Ford	4	
Jones	Hill-Ford	2	
Jarier	Shadow-Ford	1,5	
Brise	Hill-Ford	1	
van Lennep	Ensign-Ford	1	
Lombardi	March-Ford	0,5	

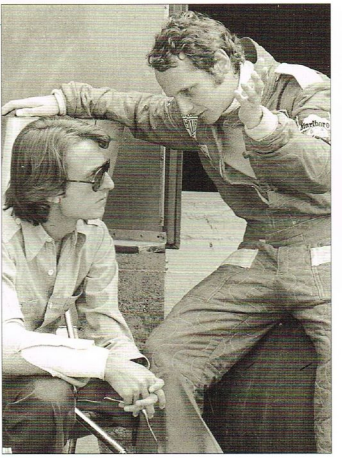
1975: EL NOBEL A EUGENIO MONTALE

Política: *Termina la guerra de Vietnam; la ofensiva de las fuerzas comunistas lleva a la caída de Saigón y a la reunificación del país. En España muere Francisco Franco: sube al trono Juan Carlos I de Borbón, que prepara el regreso a la democracia. Angola y Mozambique se independizan del imperio portugués. Se reabre el Canal de Suez (cerrado desde 1967). Crisis económica en la Argentina, conocida como el "Rodrigazo".*

Literatura: *Eugenio Montale recibe el premio Nobel.*

Deporte: *Dominio italiano en el automovilismo: Ferrari gana el Mundial F1; la Lancia Stratos, el Mundial de Rally, y la Alfa Romeo 33 TT12, el Mundial de Marcas.*

Lauda en el GP de Francia y, abajo, con Montezemolo.



Niki Lauda, en la foto grande, en la largada del GP de Mónaco en Montecarlo en 1975.

puntaje, después de un accidente de Stommelen que, salido de pista, mató a cuatro asistentes de pista. Ganó Mass, seguido por Ickx, Reutemann, Jarier, Brambilla y Lella Lombardi. En Montecarlo el GP largó con la pista mojada, pero el asfalto se secó enseguida. Lauda comenzó su serie de victorias con la Ferrari, venciendo a Fittipaldi, Pace, Peterson, Depailler y Mass.

EL FERRARISTA LAUDA AFIRMA SU SUPREMACIA

En el GP de Bélgica en Zolder, Lauda ganó nuevamente delante de Scheckter, Reutemann, Depailler, la otra Ferrari de Regazzoni y Pryce.

En Suecia, en Anderstorp, Lauda ganó sorpresivamente, luego de haberse clasificado muy atrás en las pruebas. El austríaco venció a Reutemann, a su compañero Regazzoni, Andretti, Donohue y Brise. En el GP de Holanda, la carrera largó con lluvia. Sobre la pista, que entre tanto se había secado, Hunt logró resistir los ataques de Lauda, ganando la carrera con un segundo de ventaja. Tercero fue Regazzoni, seguido por Reutemann, Pace y Pryce.

Lauda volvió a la victoria en el GP de Francia de Le Castellet, superando a Hunt, Mass, Fittipaldi, Andretti y Depailler. El GP de Inglaterra en Silverstone fue suspendido nueve vueltas antes del final por una violenta tormenta, después de que muchos autos habían salido de pista. Antes de ese momento, los chubascos habían obligado a los pilotos a tres cambios de neumáticos. Ganó Fittipaldi, seguido por Pace, Scheckter, Hunt, Donohue y Brambilla.

En Alemania, en Nürburgring, Reutemann superó por casi un minuto y medio a Lafitte, segundo delante de Lauda, Pryce, Jones y van Lennep.

El GP de Austria en Zeltweg fue enlutado por el accidente mortal sufrido por Donohue en las pruebas. Por la lluvia insistente, la carrera fue interrumpida luego de 29 de las 54 vueltas programadas. Con la pista mojada, Brambilla obtuvo la única victoria de su carrera, venciendo a Hunt, Pryce, Mass, Peterson y Lauda. En Monza, en el GP de Italia, Lauda se coronó matemáticamente Campeón del Mundo, llegando tercero. En una jornada triunfal para la Ferrari, Regazzoni ganó la carrera delante de Fittipaldi.

NIKI ES CAMPEON Y CIERRA EL MUNDIAL GANANDO

Cuarto fue Reutemann, delante de Hunt y Pryce. Lauda volvió a ganar, liderando desde la primera hasta la última vuelta, en el GP de los Estados Unidos, en Watkins Glen, última cita de 1975. El piloto de la Ferrari dejó atrás a Fittipaldi, Mass, Hunt, Peterson y Scheckter.

LAS SPORT

196 S y 246 S, dedicadas a los pilotos privados

1959: nace una biplaza con motor de apenas dos litros, llevado a 2,4 litros al año siguiente. Su mejor resultado es el segundo puesto en la Targa Florio de 1960 con Wolfgang von Trips y Phil Hill.

La Ferrari 246 S de Ginther y Scarfiotti en los 1000 Km de Nürburgring.

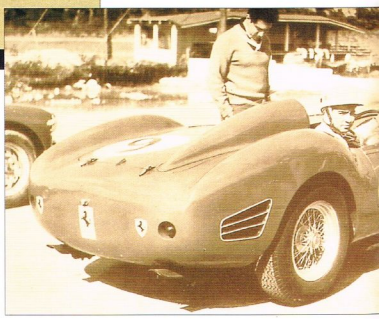
Su carrera no fue de las más brillantes. Sin embargo, la 196 S y su evolución 246 S merecen ser recordadas, porque sirvieron como banco de prueba para numerosas soluciones técnicas que posteriormente fueron adoptadas por las Dino.

BUENA PERFORMANCE UNIDA A UN PRECIO ACCESIBLE

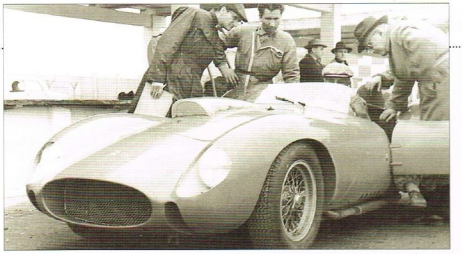
Enzo Ferrari se proponía, con el desarrollo del primero de estos autos, realizar una Sport de dos litros para venderla a los pilotos privados, obviamente a un precio accesible, para concentrar los esfuerzos sobre los vehículos de 12 cilindros. Se realizó un nuevo motor, cortando al medio un motor 250 de 12 cilindros y aumentando el diámetro del 6 cilindros así obtenido de 72 a 77 mm. El motor dos litros, llamado Dino 196, fue montado sobre un chasis tubular revestido por una carrocería (con diseño de Pininfarina y realización de Medardo Fantuzzi) que era la copia fiel de la 250 TR59, sólo que más corta gracias al espacio reducido que ocupaba el motor.

El debut de la nueva 196 S se realizó en la Copa Sant'Ambroeus en Monza. La victoria de Giulio Cabianca pareció el preludio de una carrera gloriosa: lamentablemente, la realidad iba a ser muy diferente: un calvario jalonado de retiros debidos a problemas de todo tipo.

La mala suerte golpeó enseguida: tres semanas después, en la Targa Florio, la 196 S manejada por Cabianca y Giorgio Scarlatti tuvo que retirarse por falta de combustible. En los 1000 Km de Nürburgring, el motor cedió. Se rompió la bomba de nafta en Le Mans y el diferencial en el Tourist Trophy. El único otro resultado positivo de 1959 fue el segundo puesto obte-

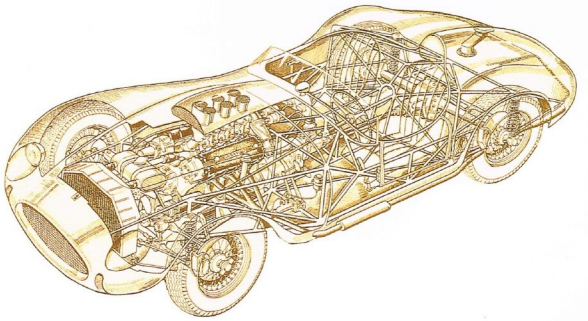


La Ferrari 196 S de Ricardo Rodríguez.



LOS RESULTADOS DE LA 196 S Y DE LA 246 S

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
Copa Sant 'Ambroeus, Monza	*3/5/1959*	*G. Cabianca*	*1°*
Pontedecimo-Giovi (trepada)	*20/9/1959*	*G. Scarlatti*	*2°*
Targa Florio	*8/5/1960*	*von Trips/Hill*	*2°*
		Cabianca/Mairesse/ Scarfiotti	*4°*
		P. y R. Rodríguez	*7°*



FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 246 S)

Motor:	delantero longitudinal, 6 cilindros en V, diámetro por carrera 77 x 71 (86,4 x 71) mm, cilindrada 1984 (2498) cm³, compresión 9,8:1 (11:1)
Distribución:	monoárbol a la cabeza (biárbol a la cabeza), 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCN doble cuerpo
Encendido:	doble magneto con 2 distribuidores
Potencia:	195 CV a 7800 rpm (245 CV a 7600 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA (5 marchas + MA)
Suspensiones:	del. independientes, tras. primero con puente rígido, luego De Dion, luego independientes
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	discos Dunlop
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos del. 5.50-16, tras. 6.00-16
Paso:	2,2 metros
Peso:	680 kilos
Unidades producidas:	2 (2)
Números de chasis:	0740/S, 0746/S (0778/S, 0784/S)

nido por Scarlatti en la trepada Pontedecimo-Giovi. Para 1960 fueron decididas varias modificaciones. El motor pasó a 2,4 litros (entonces, el nombre cambió a 246 S) y la potencia subió a 245 CV, gracias a la adopción de la distribución biárbol. Fue probada también una suspensión trasera con ruedas independientes, y la carrocería fue modificada muchas veces en la temporada.

El corte de la Ferrari 196 S y, arriba, la versión 246 S en prueba en marzo de 1959. El hombre con piloto y sombrero es Romolo Tavoni, director deportivo de la Ferrari en esa época.

DEBUTO EN LOS 1000 KILOMETROS DE BUENOS AIRES

La 246 S entró en pista por primera vez en los 1000 Km de Buenos Aires, con Froilán González y Ludovico Scarfiotti. Parecía que muchos problemas habían sido resueltos, y Ferrari decidió apostar todo a las livianas Dino para la Targa Florio. No se equivocó: el auto de von Trips/Hill se ubicó segundo, el de Cabianca, Mairesse y Scarfiotti (estos últimos luego de la rotura del motor de sus autos) cuarto, y el de los hermanos Rodríguez fue séptimo. Pero Ferrari aún no confiaba y quiso una prueba final: envió dos autos a los 1000 Km de Nürburgring, y ambos se retiraron por problemas mecánicos.

POCOS RESULTADOS, Y FERRARI LAS CEDIO A LOS CLIENTES

Fue el final: todas las unidades producidas hasta ese momento fueron vendidas a clientes estadounidenses. Ferrari no quiso saber nada más con ese auto.

UNA FERRARI EN MINIATURA

Entre las muchas hipótesis relativas al nacimiento de la familia de los motores Dino figura la intención de realizar un auto de ruta de cilindrada (y precio) inferior a la de las "verdaderas" Ferrari de 12 cilindros. Esto, en realidad, ocurrió a mediados de los años Sesenta. En 1959, la idea de Enzo Ferrari era muy diferente. Un pequeño grupo de colaboradores estaba trabajando para poner a punto la 854, una coupé con carrocería similar a la de la 250 GT pero mucho más pequeña. Estaba dotada de un motor 4 cilindros de 850 cm³, con una potencia de 68 CV, que era una parte de la bancada de la misma 250 GT. En suma, una verdadera Ferrari, sólo que más pequeña. Luego, el proyecto fue abandonado y el auto, destruido; pero el motor cumplió con su evolución y terminó equipando a la ASA 1000 GT.

375 América, coupé con motor de F1

1953: pensada para los magnates del petróleo, fue producida en apenas 12 unidades, nueve de ellas carrocería Pinin Farina. De Vignale y Michelotti hicieron versiones cabriolet.

Todo nació del motor V12 de gran cilindrada que Aurelio Lampredi estudió para vencer a las Alfa Romeo en las pistas del Campeonato Mundial de Fórmula 1, un motor que debía tener hombros suficientemente anchos para este propósito, por lo menos más anchos que los del V12 de Gioachino Colombo. Este motor sirvió de base para el desarrollo de otros propulsores "extra large" destinados a una serie de vehículos con gran cilindrada y performance: 340 América, 342 América y 375 América. Esta última es la reina del lote.

Arriba y a la izquierda, dos 375 América en versión coupé Pinin Farina. Abajo, una versión Vignale de 1954.

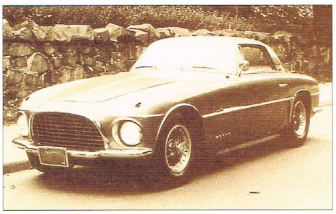
DEBUT EN SOCIEDAD: PARIS 1953

La 375 América fue expuesta al público por primera vez en el Salón de París de 1953. Había sido pensada expresamente para el mercado estadounidense. Se caracteriza por una distancia entre ejes inusual para una Ferrari: 2,8 metros. Es un indicio importante sobre el destino de la 375 América (como si hiciera falta, con un nombre tan explícito). Largo, demasiado largo para las curvas europeas. En cambio, apto en las rectas americanas. Por eso hacía falta un motor de gran cilindrada y gran potencia. Un motor de Fórmula 1.

La 375 América fue un modelo exitoso para la época, por lo menos en cuanto el motor de Lampredi fue ganador en Fórmula 1, venciendo a la Alfa Romeo en 1951 en Silverstone en el Gran Premio de Inglaterra.

FUERON PRODUCIDOS SOLO 12 EJEMPLARES

Fue producida en apenas doce unidades, que se vendieron con la velocidad de un relámpago. Nueve tuvieron carrocería de Pinin Farina. Derivaba de la berlinetta presentada oficialmente en París, en algunos detalles, como la posición del volante, la presencia de deflecto-



La rara 375 América cabriolet Vignale.

El cabriolet Vignale con la capota levantada.

res laterales y la luneta de tipo "panorámico". Nada más. Sin embargo, todos eran levemente diferentes entre sí, porque todavía era la época casi de pioneros para la Ferrari, y alcanzaba con el capricho de un cliente para crear una forma distinta, un detalle más o menos en cada auto. Para hacer de ella, naturalmente, una "fuera de serie". La 375 América se presentaba como

Una vista lateral de la 375 América Pinin Farina: nótese la unión entre luneta y carrocería, reducida al mínimo.

el auto ideal para ese objetivo. Otros diseñadores se ocuparon de las tres últimas 375 América producidas. En el Salón de Turín de 1954 Vignale presentó su interpretación de esta coupé de grandes dimensiones: el auto de Vignale tenía, tal vez, líneas un poco pesadas.

Abajo, la 375 América de Pinin Farina: la imponente parrilla recuerda a las deportivas norteamericanas.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60, delantero longitudinal, diámetro por carrera 84 x 68 mm, cilindrada 4522,94 cm³, compresión 8,4:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCZ/3
Potencia:	300 CV a 6500 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de acero y aluminio, coupé y spider, 2 puertas, 2 lugares, chasis de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes con cuadriláteros deformables y elástico transversal inferior; tras. puente rígido con elásticos longitudinales
Frenos:	tambores
Dirección:	tornillos sin fin y rueda helicoidal
Neumáticos:	15 pulgadas
Paso:	2,80 metros
Ejes:	del. 1,325 m, tras. 1,320 m
Tanque:	140 litros
Peso:	1150 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h
Producción:	1953 y 1954
Unidades producidas:	12

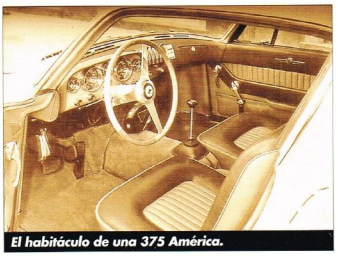
LA ULTIMA 375 AMERICA FUE PRODUCIDA EN MAYO DE 1954

Una vez más, Vignale, con la colaboración de Michelotti, ensambló una elegante versión cabriolet de la 375 América, para satisfacer los deseos de los adinerados de la costa occidental que querían toda la garra del Cavallino sin perderse el sol de California.

La última 375 América fue producida en mayo de 1954. Para los europeos que la habían visto casi de reojo, representaba el sueño de una América potente e invencible, rica y grande. Representada muy bien, aunque suene paradójico, por un auto nacido en un pequeño pueblito cerca de Módena.

La Ferrari 375 América firmada Pinin Farina.

Una de las últimas 375 América Pinin Farina.



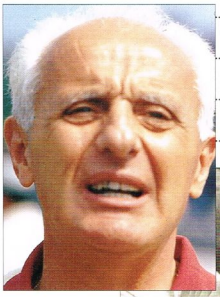
El habitáculo de una 375 América.

UNA SERIE DE MODELOS PARA LOS EE.UU.

Desde un comienzo, la relación entre Ferrari y los Estados Unidos fue muy estrecha. La Casa de Maranello quiso festejar este exitoso matrimonio con algunos modelos expresamente dedicados a los EE.UU. y a su rico mercado. Comienza en 1951 con la 340 América, sigue en 1952 con la monoplaza 375 Indy y, en el mismo año, con la 340 México y la 342 América. A la 375 América de 1953 le sigue en 1955 la realización del primer modelo SA (Super América), la 410 SA. Siguen después la 250 GT California de 1957 y 365 California de 1966. Las gemelas 365 GTB/4 y GTS/4 Daytona de 1968 cierran el elenco.

LOS PILOTOS

Luigi Villoresi, una vida para las carreras



"Gigi" fue piloto oficial de Maserati y Alfa Romeo. Pero el mayor número de grandes premios de Fórmula 1 lo corrió con Ferrari. Historia de uno de los mejores campeones italianos.

Arriba un primer plano de Luigi Villoresi en años recientes.

A la izquierda, Villoresi y el motociclista Umberto Masetti prueban la pista de Imola en 1952. Abajo, en el GP de Nápoles de 1953 observa la Maserati de Fangio.

No logró ganar un gran premio válido para el Mundial F1, pero su trayectoria es impresionante por el número y la calidad de sus triunfos. Luigi Villoresi, apodado Gigi, puede ser considerado uno de los pilotos italianos de mayor éxito de todos los tiempos. Nacido en Milán el 16 de mayo de 1909, compitió por primera vez en las Mil Millas de 1933 en pareja con su hermano Emilio, con un Fiat Balilla Sport: resultado, quinto lugar entre los 1100. Después de algunas temporadas, en 1937 Gigi comenzó a tomarse las cosas con seriedad. Fue primero de clase con su hermano con un Fiat 1500 en el Rally de Montecarlo. Después compró una Maserati, con la que fue segundo en el Circuito de Lucca y primero en el Gran Premio Masaryc (categoría Vetturette) en Brno.

EN 1938 YA ES PILOTO OFICIAL MASERATI

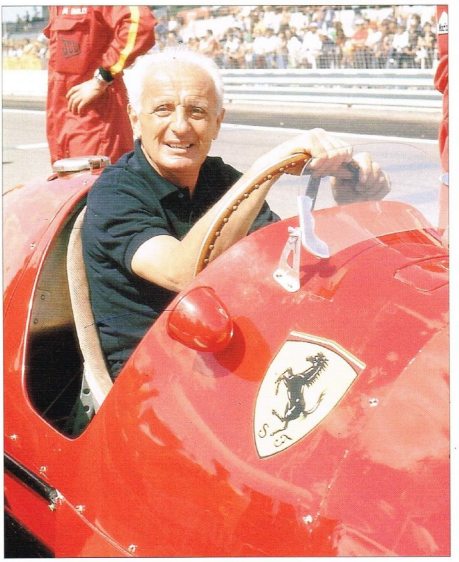
En 1938 fue piloto oficial de Maserati y protagonista de la peleada categoría 1500: ganó en Pescara, Albi y Lucca, fue segundo en Nápoles, tercero en Sudáfrica (GP Grosvenor) y también en la Targa Florio. A fin de año, el título italiano de la categoría Carrera 1500 fue suyo.

EL HERMANO MUERE CON ALFA EN MONZA EN 1939

Un trágico evento marcó 1939: la muerte, durante una prueba en Monza con la Alfa Romeo, de Emilio Villoresi,

LA CARRERA DE LUIGI VILLORESI

Luigi Villoresi (Milán, 16 de mayo de 1909 - Módena, 24 de agosto 1997) obtuvo sus mejores resultados –narrados en detalle en estas páginas– fuera del Mundial de Fórmula 1, en el que se defendió con gran honor. Entre 1950 y 1956 disputó 31 grandes premios (20 con Ferrari, 8 con Maserati, 3 con Lancia), conquistando dos segundos, seis terceros, dos cuartos y tres quintos puestos, y marcando una vez la vuelta más rápida en carrera. En la clasificación del Campeonato obtuvo dos veces el quinto lugar (1951 y 1953) y una vez el séptimo (1952). Entre los grandes premios ganados por él antes de la creación del Campeonato Mundial, hay que señalar los de Gran Bretaña (1948) y de Zandvoort (1949). Pero tal vez su mayor hazaña fue la que realizó en la victoriosa Mil Millas de 1951. Enzo Ferrari reconoció su valor y escribió de él: "Fue verdaderamente un campeón por estilo y osadía". Un cumplido que reservó para muy pocos pilotos.



Luigi Villoresi al volante de una Ferrari de Gran Premio durante una reunión conmemorativa.

En el Gran Premio de Italia de 1956, en Monza, antes de la largada.

hermano de Gigi y su copiloto de los comienzos, piloto prometedor y varias veces ganador con la Alfetta 158.

DESPUES DE LA GUERRA VUELVE A GANAR

Gigi reaccionó intensificando su actividad, y en el balance de la temporada estuvieron las victorias en el Gran Premio de Sudáfrica, en el Circuito del Carnaro, en la Targa Florio, en el Kilómetro Lanzado de Pescara, con el sello de su segundo título nacional en la 1500 Carrera.

Tuvo el tiempo justo para conquistar una segunda victoria en la Targa Florio (1940) antes de que Italia entrara en guerra. De carreras se volvió a hablar seis años después. Gigi estuvo entre los más preparados para la vuelta: con la Maserati ganó el GP de Niza y el Circuito de Voghera, y llegó séptimo en las 500 Millas de Indianápolis. Al año siguiente, siempre con Maserati, ganó las dos carreras de la Copa Perón en Buenos Aires, y además los GP de Nimes, Niza, Alsacia y Lozana.

FINALMENTE, LLEGA A LA CORTE DE FERRARI

Fue segundo en Módena detrás de Alberto Ascari, un joven campeón ascendente, del que se hizo gran amigo, y al final de la temporada se consagró campeón italiano absoluto. Dos victorias argentinas (otra vez en la Copa Perón) abrieron el año 1948, y luego si-

LOS PILOTOS

Ernesto Brambilla, coraje y locura

El piloto de Monza marcó una época con sus osadías en moto y en automóvil. Llevó a la victoria la Ferrari Dino de Fórmula 2 dedicada al hijo de Ferrari.

guieron los triunfos en los GP de Albi, de Comminges, de Gran Bretaña y de Peña Rhin, con Maserati, además del de Nápoles con la pequeña Osca 1100. Gigi se coronó otra vez campeón italiano absoluto y fue a cosechar otros dos triunfos sudamericanos (San Pablo y Río de Janeiro) al comienzo de 1949. Después firmó para la Ferrari junto a Ascari. Las victorias no se hicieron esperar: Circuito del Garda, GP de Luxemburgo, de Roma y de Zandvoort (siempre en 1949); Copa Perón, GP de Rosario, Marsella y Autódromo de Monza (1950); Mil Millas, GP de Siracusa, Pau, Marsella, Senigallia, Génova, Copa Intereuropa, Rally del Sestriere en pareja con Ascari (1951); GP de Turín, Boreham, Módena (1952); Vuelta de Sicilia, 12 Horas de Casablanca (con Ascari), GP Autódromo de Monza (1953). En 1954 pasó a Lancia junto al inseparable Ascari, pero compitió con menor frecuencia y éxito. Después de la muerte de Alberto, en 1955, participó todavía en algunas carreras con Maserati y con Osca. En 1958 abandonó el deporte activo con una última victoria, en el Rally de la Acrópolis, en pareja con Basadonna, con una Lancia Aurelia.

Villoresi en el GP de Trípoli 1939.

A diferencia de su hermano Vittorio, tres años más joven (y que muchos recordarán como ganador con March en un increíble GP de Austria en el año 1975, bajo un diluvio), no logró correr en Fórmula 1. Sin embargo su nombre, Ernesto Brambilla, apodado "Tino", aparece en cada historia de la Ferrari, y con un merecido relieve.

A FERRARI LE GUSTABA Y NO LO OLVIDO NUNCA

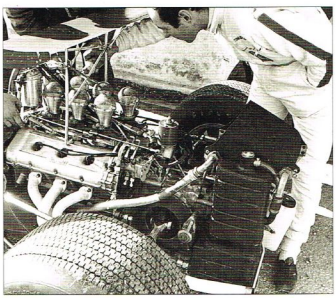
Enzo Ferrari mismo, en sus memorias, le dedicó un párrafo significativo: "Tino Brambilla, voluntarioso, siempre listo. Era tan bueno que yo no entendía cómo se había ganado la fama de 'duro' en el ambiente. Fue el primero que llevó a la victoria la Dino Fórmula 2, y por eso yo no lo olvido".

Nacido en Monza el 31 de enero de 1934, Tino comenzó a correr con motos a los 18 años, y rápidamente se ubicó entre los mejores. En once temporadas, entre 1952 y 1962, ganó numerosas carreras y conquistó seis títulos nacionales. El pase de las dos a las cuatro ruedas fue en 1963, en la Fórmula Junior con una Dagrada-Lancia, luego con un Wainer, al volante del cual llegó segundo en el circuito de Collemaggio. Otra vez con Wainer, al año siguiente (la Junior ya se llamaba Fórmula 3) fue segundo en Monza, mientras que en el campeonato italiano de 1965 fue superado sólo por De Adamich.

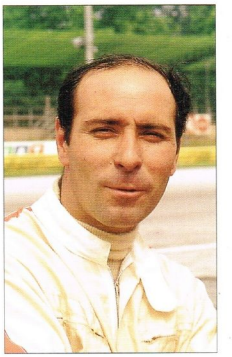
CORRE CON LAS ROJAS EN 1968, SU AÑO MAGICO

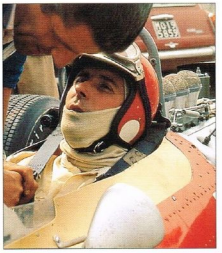
En 1966 dispuso de un Brabham, preparado por él mismo en su taller: obtuvo siete victorias en 14 pruebas (Caserta, Pergusa, Imola, dos veces Monza, otras dos Vallelunga), además de otros buenos resultados, y el título nacional de la categoría fue suyo. Después de un 1967 desafortunado (cortado por un feo ac-

Tino Brambilla observa el motor de la Ferrari de Fórmula 2.



A la derecha, un primer plano de Tino Brambilla. Después del Equipo Ferrari alternó la actividad de piloto en varias escuderías con la dirección de su propio taller.





Arriba, en 1969 en las pruebas de Le Mans con la Ferrari 312 P. A la izquierda, con una monoplaza Ferrari.

Brambilla al volante de la Ferrari Fórmula 2.

cidente en Caserta), llegó su año mágico. Enzo Ferrari lo hizo correr con una de sus Dino F2. Brambilla llegó primero en Hockenheim, repitió en Vallelunga y luego en Buenos Aires.

Ferrari lo contrata para 1969: piloto oficial, preparador de los motores F2 y además probador de la F1. Pero la suerte no estuvo con él. Un par de sextos puestos (Thruxton y Jarama), dos o tres retiros, y después, en vísperas de la Vuelta de Italia, la gran ocasión: para Tino había una 312 que podía permitirle, finalmente, debutar en F1. Sin embargo, justo el fin de semana anterior, voló fuera de pista en Monza, mientras estaba probando la moto de su hermano para el GP de las Naciones. Por un tiempo fingió estar bien, pero luego de algunas vueltas de prueba tuvo que rendirse: con una muñeca luxada y la espalda lacerada, realmente no podía correr.

VUELVE A CORRER EN F2

Otra vez será", pensó Tino; pero la ocasión no se le iba a presentar nunca más. Corrió aún en F2 con Brabham, March, Tecno y Birel. Luego redujo su participación en las carreras dedicándose cada vez más de lleno a la preparación de los autos de su hermano Vittorio. De 1979 a 1989 realizó todas las pruebas en ruta y en pista de los neumáticos Pirelli. En 1984 festejó los 50 años ganando una carrera de Fórmula 2000 en Monza.

En el año 1988 fue otra vez segundo en las Dos Horas de Pergusa, en pareja con "Peo" Consonni. Después decidió que ya era hora de dejar. Basta de carreras, entonces, pero no de su taller ni, mucho menos, de su adorada bicicleta.

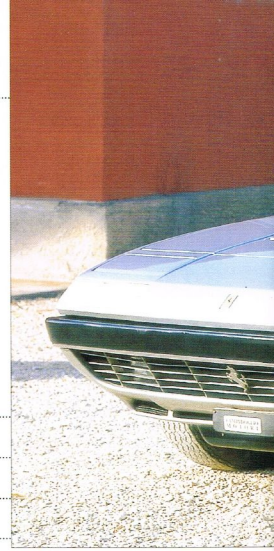
LA CARRERA DE ERNESTO BRAMBILLA

Ernesto "Tino" Brambilla (Monza, Milán, 31 de enero de 1934) debutó en moto con una Rumi en 1952. De 1954 a 1956 conquistó con MV 125 la Copa UCMI, un trofeo nacional equivalente al campeonato italiano que, por otra parte, Brambilla ganó con la MV 250 en 1956 y 1957 y con la Bianchi 500 (una 350 modificada, como precisa él mismo) en 1961. Pasado a los autos en 1963, obtuvo el segundo lugar en el Campeonato Italiano F3 1965 y el título nacional el año siguiente. Las victorias de mayor prestigio internacional las conquistó en 1968 con la Ferrari Dino Fórmula 2 (en Hockenheim, en Vallelunga y en Buenos Aires). Estos resultados, obtenidos gracias a las dotes de manejo de Tino y a la preparación del auto realizada en su taller, tuvieron el poder de convencer a Ferrari para que le confiara (hecho sin antecedentes en la historia de la Casa) la puesta a punto de los motores de las Fórmula 2 de Maranello.

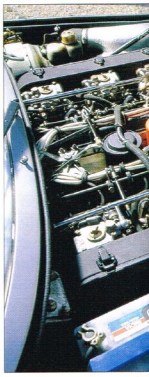
COLECCIONISMO

365 GT/4 2+2: una joya al alcance de las manos

Con una inversión de poco más de 40 mil dólares es posible comprar la Ferrari 12 cilindros que de 1972 a 1976 fue el auto de los industriales italianos.



La línea cuadrada, típica de los años Setenta, caracteriza a la Ferrari 365 GT/4 2+2.



Su distancia entre ejes es poco usual: 2,7 metros. Sin embargo, la 365 GT/4 2+2 es un automóvil con la línea armoniosa y que atrapa, aun dominada por el típico esquema de las carrocerías Ferrari entre los años Sesenta y Setenta. El diseño es de Pininfarina.

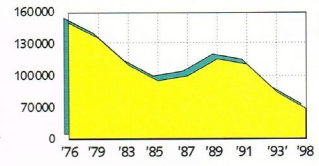
Cuando debuta en el mercado, en 1972, debe hacerle olvidar al público nada menos que los dos autos que la precedieron: la 365 GT 2+2 y la 365 GTC. Y lo logrará muy bien, permaneciendo hasta 1976, cuando será sustituida por la 400. No habiendo sido exportada a los Estados Unidos, no obtuvo un éxito mundial que hubiera podido incrementar su producción.

NO PERDIO EL ESMALTE PARA LA PERFORMANCE CONFORT

La 365 GT/4 2+2 es un auto apetecible, aún hoy. No sólo porque fue el auto de refe-

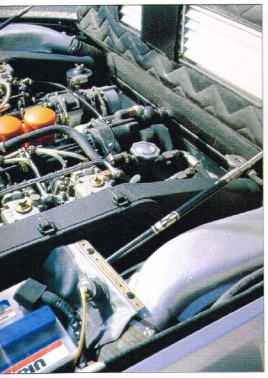
Cómodos interiores para la 365 GT/4 2+2.

LAS COTIZACIONES DE LA 365 GT/4 2+2 (en miles de liras)



Las cotizaciones fueron calculadas teniendo en cuenta la inflación. El valor de 153 millones de liras (unos 90.000 dólares) referido a 1976 es equivalente al precio de lista de entonces.

La línea de la Ferrari 365 GT/4 2+2 está estudiada para brindar suficiente confort también a los pasajeros del asiento trasero.



El motor, a la izquierda, eroga 310 caballos. Arriba, los faros delanteros retráctiles. A la derecha, la línea firmada por Pininfarina.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60, delantero longitudinal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, 4390 cm³, compresión 8,8:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCOE
Potencia:	310 CV a 7700 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de acero, dos puertas, dos lugares más dos; chasis de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables y resortes helicoidales
Frenos:	discos autoventilados
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	15 pulgadas
Dimensiones:	4,80/1,80/1,52 metros
Paso:	2,7 metros
Ejes:	del. 1,47 m, tras. 1,50 m
Peso:	1500 kilos
Velocidad:	245 Km/h
Producción:	1972 - 1976
Unidades producidas:	524

rencia para quienes contaban en la Italia de entonces. También porque sus cualidades de confort, habitabilidad y performance hacen de ella una propuesta válida para quien desea manejar una Ferrari pero no quiere gastar una fortuna.

SU V12 ALCANZA LAS 7700 VUELTAS POR MINUTO

Con una inversión de 45.000 dólares, que seguramente con los años no podrá desvalorizarse sino todo lo contrario, la 365 GT/4 2+2 es un auto versátil y divertido de conducir. El motor gira alegre, a pesar de tratarse de una 2+2: 7700 vueltas por minuto no son broma, ni siquiera para un V12 Ferrari. Hay que tener presente que dispone de dos árboles de levas a la cabeza, es decir un motor de la anteúltima generación. La potencia máxima es de 310 caballos.

Si alguien se deja impresionar por el peso de 1500 kilos, es suficiente contestar que la 365 GT/4 2+2 alcanza los 245 kilómetros horarios de velocidad máxima. ¿Son suficientes?

Además, hay que agregar que en esta 2+2 del Cavallino se tiene la posibilidad de utilizar un sistema de nivelación hidroneumático de la suspensión trasera. Así, el comportamiento se adapta a la carga del vehículo, y en forma específica a la presencia o ausencia de los pasajeros traseros, mejorando notablemente las características de estabilidad de la Ferrari 365 GT/4 2+2.

Dexter Brown, el impresionista de las carreras

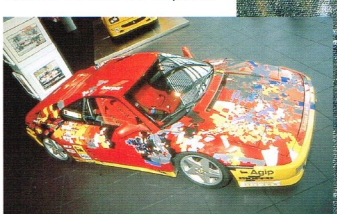
Inglés, prefiere los autos Sport Prototipo. Dice inspirarse en Monet y Mondrian.

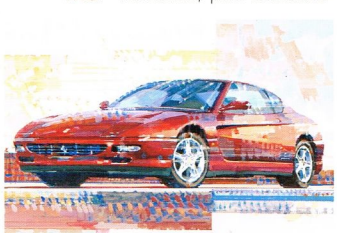
La carrocería Pininfarina es uno de sus mayores clientes.

"Racing impressionist", la revista inglesa *Classic & Sportscars* definió así a Dexter Brown, centrando el aspecto que hace al pintor inglés único en su género. Recorrió todo el camino del artista académico, incluyendo los estudios en el Harrow College of Art en Londres (de 1956 a 1960) y una larga serie de exposiciones personales, entre ellas la que duró de 1984 a 1989 en la Khachadourian Gallery de Londres. Brown nació en 1942 en Harrow, en las cercanías de la capital inglesa.

ES MUY MODERNO PERO SE INSPIRA EN LOS AÑOS VEINTE

Su inspiración artística busca la referencia de la escuela de los Fauves de los años Veinte, de Matisse y de Mondrian, pero adecuadamente modificada para poder representar mejor el concepto, la idea misma de la velocidad. Observando cualquiera de sus cuadros, que adoptan la técnica del acrílico sobre tela, se recibe la impresión de un auto en movimiento, de un instante fugaz fijado en su ápice. El artista de Londres heredó de Claude Monet un aspecto especial de su manera de pintar: como el impresionista francés, ama trabajar al aire libre, por razones de espacio. Algunas de las telas que le ordenan son demasiado grandes para que las pueda pintar en el interior de su casa.

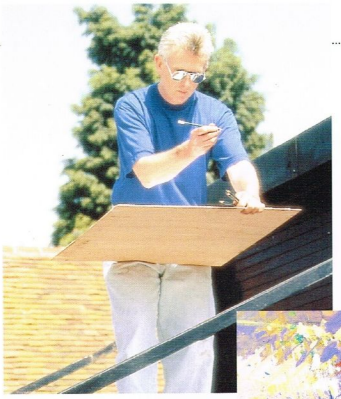




Una 456 GT diseñada en 1993.

Dexter Brown pinta las Ferrari, sin ser un fanático de la Casa del Cavallino Rampante. Declara que el rojo de sus carrocerías brinda muy bien la sensación de velocidad y que ésta es la razón principal por la cual los vehículos de Maranello son los más recurrentes en su obra, independientemente de razones comerciales. El inglés no es ni siquiera un fanático de los automóviles: tuvo un Jaguar XK 120, pero

Arriba, el Cavallino de la Ferrari visto por Dexter Brown. En la foto pequeña, una Ferrari F355 del mismo artista.



A la izquierda, el artista trabajando. A la derecha, un cuadro de Dexter Brown: Phil Hill en el GP de Mónaco de 1962, con la 156 F1.

DONDE HALLARLO

Para escribirle a Dexter Brown se puede utilizar esta dirección: 15 Tudor Case, Eastcote, Pinnek, Middlesex, HA5 2IT, England, o enviarle un fax al 0044-1-89-5677866. Quien tenga interés de tener en su living o escritorio una de sus obras, calcule un gasto aproximado de entre 1.700 y 2.300 dólares para sus telas más pequeñas (38 x 25 cm) y de 8.500 para arriba en el caso de las de mayor tamaño (180 x 120 cm).

A la derecha, Ferrari 860 Monza en las Mil Millas con Eugenio Castellotti en 1956. Arriba, dos Ferrari 512 S en Le Mans de 1971.

después se aficionó a las bicicletas raras.

ENTRE LOS CLIENTES PRESTIGIOSOS, EL MUSICO NICK MASON

Entre sus mejores clientes están Pininfarina, para quien Dexter Brown pintó más de cincuenta cuadros dedicados a sus realizaciones, incluyendo la F40 y la Mythos, y también algunos ilustres coleccionistas de Ferrari, como Nick Mason y David Cottingham.

BROWN PREFIERE LAS BIPLAZAS DE COMPETICION

Sus autos preferidos, desde el punto de vista estrictamente artístico, son los Sport Prototipo. Entre sus obras mejor logradas se pueden contar las dedicadas a la 312 P, la 512 S, la 330 P4 y a la Testa Rossa, que el artista inglés inmortalizó magistralmente en Le Mans en ocasión de su histórico triunfo en las 24 Horas de 1958.

Todas las Sport de la Carrera Panamericana

Las reproducciones de los autos que participaron en la prueba sudamericana no son muchas, pero todas de elevada calidad. Precios entre los 20 y los 40 dólares.

No son muchas las miniaturas dedicadas a las Ferrari que disputaron la Carrera Panamericana, una de las más célebres y prestigiosas carreras automovilísticas de los años Cincuenta. La producción incluye tanto modelos de metal como kits artesanales, en su gran mayoría de fabricación italiana.

La 250 MM escala 1/43 de la Progetto K.

DE.LA TOP MODEL DE NAPOLES, UNA 375 BLANCA Y AZUL

La Top Model Collection de Francesco y Pasquale De Stasio, empresa de Nápoles, desde siempre intenta modelos del Cavallino Rampante. Presenta la 375 MM blanca y azul que tomó parte en la quinta edición de la clásica prueba mexicana en 1954, con el número 20 y la inconfundible, vistosa aleta trasera, y la 340 Spider Vignale número 45, roja, patrocinada por Cartiere Ricci. Una de las características típicas de la Carrera Panamericana fue siempre la de los patrocinios libres, que producía el efecto de que en la largada todos los autos estaban ricamente coloreados. Como la 375 Plus realizada en 1994 por la Top Model Collection, equipada con el capot que se abre (con ganchos para el cierre) y reproducción del 12 cilindros de Maranello.

La empresa de Nápoles reprodujo antes el vehículo número 19, llevado al éxito por Umberto Maglioli, y más tarde lo hizo seguir por el número 24, también con la publicidad de la Mobil y Escuadrón 1-2-3. La principal diferencia entre los dos vehículos es el habitáculo: monoplaza en el auto ganador y biplaza en el número 24. En ambas hay llantas con verdaderos rayos y una reproducción fiel de la tuerca central.

DE PROGETTO K, UNA FERRARI 375 PLUS

Un tercer ejemplar de 375 Plus inscripto en la Carrera Panamericana de 1954 es el colorado, menos conocido, de Forbes - "El Zorro" Robinson, que largó con el número 1. Progetto K produjo hasta

Una 375 Plus de 1954 de Top Model en escala 1/43.

QUIEN LAS PRODUCE

Muchos son los productores que decidieron realizar los modelos de las Ferrari que participaron en la Carrera Panamericana. Entre todos se pueden nombrar aquellos que ofrecieron en el mercado las versiones más fieles e interesantes. Se trata de las empresas Top Model Collection, Progetto K, BBR, ABC Brianza y Tron.

Una 250 Monza de BBR. El original participó en la Carrera Panamericana de 1954.

La 275 MM de 1954 escala 1/43 producida por Top Model.

1994 la interesante 250 MM que participó en la edición 1953 de la prueba. Roja con una ancha franja blanca que va de punta a punta, tiene el número de carrera 5 y la escritura 1-2-3. El modelo tiene la carrocería de resina y el fondo de metal, con llantas de plástico que simulan los rayos. Todavía anterior es la 250 MM número 8, con la librea roja Sinclair 1-2-3 de 1952. Mucho más numerosos pero menos difundidos son los kits de montaje: BBR tiene en catálogo muchos autos de la Carrera Panamericana, como la 212 Export Vignale negra y plata que disputó la prueba en 1952 con el número 9, producida en 1988, o como la 250 S número 8, también de la edición 1952 pero realizada en 1986. Mucho más reciente (en efecto, es de 1955) la 250 Monza que llegó quinta en 1954, con el número 22 y la publicidad del Hotel Prado Américas de Acapulco, un modelo propuesto también por Tron.

KIT FDS DE METAL BLANCO PARA 375 PLUS Y 250 MM

La FDS, por su parte, propone los kits de metal blanco de la 375 Plus y de la 250 MM, ya vistos entre los modelos de serie, mientras que con la marca Project 43 figuran tres 375 MM (números 1, 19 y 20) de 1954 y las dos 750 Monza del mismo año, incluido el ejemplar negro y el rojo número 14. De la ABC de Brianza llegan una ya rarísima 340 México de 1952 (número 20) producida en apenas 300 ejemplares en 1977 y una 250 también de 1952 realizada en 500 unidades en 1986.

LOS PRECIOS

Son relativamente accesibles los modelos Progetto K y Top Model Collection, que se venden en alrededor de 25 dólares. Más costosos son los kits BBR y Project 43, que requieren un gasto cercano a los 40 dólares, y además deben ser armados. En el medio, cerca de los 30 dólares, se encuentran los kits Tron. Los de ABC van de los 200 dólares por la 250 de 1952 con motor a casi 600 por la más rara 340 México. Se trata, en este caso, de modelos ya armados.

DE STYLING MODELS, UNA RARA 212 INTER

Styling Models, por último, propone la inédita 212 Inter número 5, roja con techo y montantes blancos de 1952, entre una amplia selección de modelos que incluye también las 212 y 375 MM, la 340 América Ghia y la infaltable 250 MM.

Una 340 Spider Vignale 1/43 de Top Model.

Owners' Club Titano

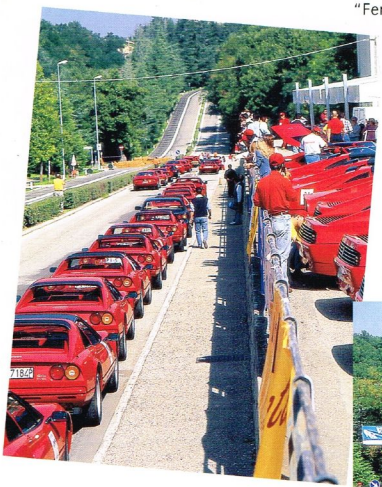
Constituido en 1996, tiene 25 socios y organiza fascinantes reuniones.

Es un punto de referencia también para los apasionados de Emilia y Romagna.

Se constituyó en el curso de 1996. Los socios del Ferrari Owners' Club Titano son 25, todos obviamente propietarios de por lo menos una Ferrari. La sede se encuentra en la República de San Marino, pero al Club Titano se dirigen también los propietarios de las Rojas de Maranello que viven en Emilia y Romagna.

SE PRESENTA COMO UN CLUB DE CARACTER DEPORTIVO

El bautismo de fuego fue la organización de la reunión "Ferrari sobre el Titano Cinco", que se realizó desde el 30 de agosto hasta el 1° de setiembre de 1996 entre el autódromo de Misano Adriático y la pequeña república. Durante la manifestación emergió el carácter del Ferrari Owners' Club Titano que, según las palabras de su presidente Alberto Masi, "se propone ser polivalente". En la reunión se le dio espacio tanto a las pruebas deportivas como al aspecto más propiamente turístico, sin olvidarse tampoco del entretenimiento cultural. El club mantiene contactos con ferraristas de todo el mundo: sus programas son enviados hasta el Japón.



TODOS LOS DIAS HAY ALGUIEN PARA BRINDAR INFORMACIONES

Los socios se encuentran periódicamente, empujados por la gran pasión por sus Gran Turismo y por el mundo Ferrari. La sede del Ferrari Owners' Club Titano es muy nueva, y ahí un secretario está presente todos los días para brindar informaciones.

Algunos momentos de la reunión organizada por el Ferrari Owners' Club Titano.

COMO INSCRIBIRSE

Hasta 1996 era suficiente presentar un pedido al club en calidad de propietarios de Ferrari. Desde 1997 es necesaria la presentación de un socio. La cuota de inscripción es de 300 dólares. La dirección es: Ferrari Owners' Club Titano, Piazza Grande 44, 47031 Borgo Maggiore, República de San Marino. Tel. 0039-0549-903901, fax 0039-0549-906624.

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Nigel Mansell con la Ferrari 641 en el Gran Premio de Bélgica de 1990.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

F1 89,
el Cavallino busca revancha

365 GTC y GTS,
Gran Turismo de alto nivel

Fábrica,
dónde nacen los cambios

Automobilia, una Daytona
esculpida en un lingote de oro